

до вантажу, який знаходиться всередині контейнерів. Фрахтувальник також відповідає за накладення арештів на судно.

Орендна плата — денна ставка за слот або люмпсум, який оплачується за рейс судна на початку кожного рейсу. Якщо орендна плата прострочена — то з фрахтувальника стягуються відсотки від суми платежу за час прострочення.

Судновласнику дозволяється використовувати слоти фрахтувальника у своїх інтересах, але при першій же вимозі фрахтувальника повинен надати їх у розпорядження. Судновласник повинен повідомляти фрахтувальнику розклад руху суден на погоджений період, при змінах у розкладі руху повідомляти фрахтувальника заздалегідь. Судновласник може відкрити будь-який контейнер фрахтувальника і перевірити його вміст, після чого контейнер повинен бути знову опечатаний і фрахтувальник повинен бути про це сповіщений. Судновласник зобов'язаний належним чином закріпити контейнери, контролювати їх стан в дорозі і забезпечувати необхідну температуру при наявності рефконтейнерів.

Враховуючи те, що договір є стосовно новим документом і не має правового закріплення положень У зв'язку з тим, що договір є порівняно новим правовим утворенням і не має де б то не було правового закріплення основних умов, то виникають питання щодо закріплення визначення, суб'єктів та окремих положень у ЦК, ГК, КТМ України.

### **Література**

1. Слот-чартер в таможенном деле/ Пашковская Л. И. Митна справа № 4 (76) — 2011 — С.10-16.
2. Николаева Л. Л. Коммерческая эксплуатация судна: Учебник. — О.: Феникс, 2006. — 754 с.

**Попелюк В. П.,**

*к.ю.н., доцент кафедри господарського права і процесу  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **ДО ПИТАННЯ ПРО СИСТЕМУ ОРГАНІВ УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ ЯК СКЛАДОВОЇ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ**

Розвиток глобального світового господарства в цілому та національних (регіональних) морегосподарських систем, є складним процесом, в якому функціонують багато суб'єктів різного характе-

ру. Багатогранність діяльності підприємств морського транспорту визначається багатопрофільністю робіт, послуг, наявністю значної кількості учасників процесу виробництва, підвищеною інтенсивністю конкуренції на фрахтовому ринку та ринках портової продукції, робіт та послуг, розмаїтістю функцій тощо.

При цьому морегосподарський комплекс — це не тільки «група взаємопов'язаних (підприємств) галузей», але й цілісна господарська структура міжгалузевого рівня. Фактично це — нова форма територіальної організації продуктивних сил, складна, багатокomпонентна керована система, цільовими функціями якої є забезпечення господарства країн природними ресурсами морів та океанів, розширення зовнішньоекономічного потенціалу, який формується на рівні підприємств, регіонів та країн [1, с.58].

Враховувати роль держави в визначенні правових основ регулювання діяльності підприємств морегосподарського комплексу, це обумовлює необхідність удосконалення системи управління саме цієї сфери суспільного виробництва. Серед авторів, роботи яких присвячені дослідженням розвитку даної проблематики в Україні слід виділити насамперед таких, як О.М. Кібік, Подцерковного О. П., Н. Г. Гребенник, О.А. Єрмакову, С.І. Соколенко, Б. Козирь, С. В. Крижановського, В.І. Чекаловець, М. Шевченко та ін.

Так, згідно зі ст. 13 ЗУ «Про морські порти України» державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється:

- КМУ, який визначає і змінює межі території морського порту, межі акваторій морських портів, затвердження стратегії розвитку морських портів України та ін.;

- Міністерством інфраструктури, основними повноваженнями якого щодо портової діяльності є управління об'єктами портової інфраструктури державної власності, призначення капітанів морських портів, розроблення Стратегії розвитку морських портів України, затвердження правил надання послуг з вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту в частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України; правила надання послуг з обслуговування суден у морському порту та на підходах до них у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України; правила надання інших послуг, що звичайно надаються в морських портах, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України.

- Державною інспекцією України з безпеки на морському та річковому транспорті, на яку покладається здійснення державного

нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті та в морських портах, внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері безпеки на морському транспорті, надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту;

– Адміністрацією морських портів України, яка виконує функції щодо утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту; надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки; організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту та ін.

– Радою морського порту (Рада порту) — постійно діючий дорадчо-консультаційний орган, основним завданням якого є координація питань, пов'язаних із розвитком та функціонуванням морського порту. До складу Ради порту входять начальник та капітан морського порту, представники власників (користувачів) морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що надають послуги у морському порту. Раду порту очолює начальник морського порту, який забезпечує організацію її роботи. Рада порту розглядає зміни та доповнення до плану розвитку порту, зводу звичаїв морського порту та постанов по порту і приймає відповідне рішення щодо доцільності їх внесення [2].

В той же час незважаючи на наявність системи органів управління, яка допускає правове регулювання на принципах фактичного співробітництва портів через Раду порту з приватними портовими операторами експерти заявляли, що ефективним заходом в реформуванні системи управління та відповідності морегосподарського комплексу сучасним умовам господарювання в контексті світових інтеграційних процесів є групування портів в «кластери». Так, Гребенник Н. Г. визначає морський кластер як територіально-галузеве добровільне неформальне об'єднання підприємств і організацій портової діяльності та суміжних галузей, які при розробці та реалізації стратегії розвитку морегосподарського комплексу тісно співпрацюють з науковими, навчальними, фінансовими, консалтинговими та іншими організаціями, органами місцевої влади з метою підви-

щення рівня конкурентоспроможності всіх учасників об'єднання та економічного зростання приморського регіону [4, с.38].

При цьому на першому етапі процесу створення кластерів організовуються різні портові кластери та призначаються регіональні портові адміністрації для кожного встановленого кластера. На другому етапі кожний порт підписує «Договір про кластер», у якому він погоджується, що конкуренція між портами буде під наглядом регіональної портової адміністрації, та що така адміністрація має право діяти як арбітр у конфліктах та втручатись у випадках нечесної чи небажаної конкуренції. На останньому етапі розвиток портів є комплексним і координованим на регіональному рівні. Будучи портами-землевласниками, порти в кластері зберігають свою автономію відносно інвестувань та розвитку, але, зокрема, розвиток терміналів буде залежати від офіційного схвалення регіональної портової адміністрації (уряду) по кожному порту в даному кластері.

Таким чином, основна перевага впровадження регіональних кластерів полягає у зменшенні нинішньої розбіжності між діяльністю портів і державною політикою шляхом впровадження системи управління портами на регіональному рівні, що дозволить більш точно та ефективно реалізувати державні ініціативи розвитку морських портів України [4, с. 9-10].

Вищевказане дає підстави вважати, що для України оптимальним є варіант, за яким окремі порти зберігають свободу дій, але держава продовжує координувати та здійснювати нагляд за ініціативами з їх розвитку з огляду на значення окремого порту і галузі загалом.

## Література

1. Сивопляс Е. Г., Актуальные проблемы становления и развития морского хозяйственного комплекса в Украине // Митна справа. — 2002. № 5.
2. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 N 4709-VI // Урядовий кур'єр. — 2012. — N 114
3. Гребенник Н. Г. Факторы привлекательности морского кластера. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ei/2011\\_46/pdf/11\\_Greb.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ei/2011_46/pdf/11_Greb.pdf).
4. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т. РК5. Стратегія галузі морського та річкового транспорту. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr\\_5.4\\_maritime\\_and\\_inland\\_waterway\\_sector\\_development\\_final\\_review\\_ukr.pdf](http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.4_maritime_and_inland_waterway_sector_development_final_review_ukr.pdf).